

# 複合運送証券書式制定趣旨書

## 書式制定委員会 複合運送証券制定審議小委員会

昭和60年11月27日に開催された昭和59・60年度第5回書式制定委員会において、複合運送証券書式の制定が決議された。制定の趣旨は、「現在の複合運送の進展に鑑みて、標準的な複合運送証券を制定し、保有することは意義がある」というものであった。この決議に基づき書式制定委員会の下に以下の各氏をもって構成された複合運送証券制定審議小委員会が設置された。

複合運送証券制定審議小委員会は、昭和61年1月10日に第1回会合を開催して以来、昭和61年9月17日まで13回の会合を開き、NEGOTIABLE COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING（コードネーム：JSE-CTB/L）（案）を作成し、昭和61年10月30日に開催された昭和61・62年度第2回書式制定委員会に上程した。同案は、同委員会において原案のとおり承認されたので、ここに公表する。（書式は、1部（50枚綴り）1,000円、社名入りは別途単価で頒布）

複合運送証券制定審議小委員会委員（\*\* 印議長， \* 印副議長，職名は委嘱時，（ ）内は代理委員）  
（敬称略）

（船社）

日本郵船	* 新谷 顕一	法務保険室次長
大阪商船三井船舶	** 小林 友次	法務保険部副部長
新和海運	一來 毅	総務部法規保険課長

（港運）

日本通運	桐山 武	経済研究部主任研究員
日 新	仲野 徳宏	国際輸送部次長

（佐久間孝明）

宇徳運輸	上山 浩	複合輸送部長代理
------	------	----------

（商社）

伊藤忠商事	高田 英雅	流通管理部（アトラス複合輸送東京営業第2部長）
丸 紅	石井 博	輸出運輸部運輸室課長
三菱商事	野田 一生	定期船貨物輸入チームリーダー

（損保）

東京海上火災保険	松田 和也	貨物業務部専門課長
----------	-------	-----------

（銀行）

東京銀行	和島 雄三	審議役
（事務局）	松元 俊夫	書式仲裁部第2部長（前任）
	荒川 太郎	書式仲裁部第1・2部長補佐
	田代 健二	書式仲裁部第1・2部

## 1. 審議方針

- (1)複合運送人として運送証券を発行したいとする者のための指針的な標準運送証券を制定する。
- (2)Merchant に対しては、複合運送証券発行者が全区間に対し一貫して責任を負うものとする。
- (3)複合運送人の責任は、いわゆる修正ネットワーク方式とする。
- (4)約款はなるべく整理し、かつ条文は簡潔な読み易いものとする。

## 2. 審議方法

各委員会社で現在使用している複合運送証券の他、COMBIDOC (BIMCO :Baltic and International Maritime Council, が1977年7月に制定した複合運送証券: COMBINED TRANSPORT DOCUMENT), FBL (FIATA :Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles, が1978年に制定した複合運送証券: NEGOTIABLE FIATA COMBINED TRANSPORT B/L) 及び, JIFFA MODEL FORM (日本インターナショナル フレイト フォーワーダーズ協会が1986年3月に制定した書式)の各約款を比較検討の上、これらを参考にして約款の制定を行った。

## 3. レイアウト

JASTPRO (Japan Association for Simplification of International Trade Procedures : 日本貿易関係手続簡易化協会) が作成したフォーマットを基とした。このフォーマットは、ICS (International Chamber of Shipping) フォーマットを基とするものである。

## 4. 名称、コードネーム及び記載欄

(1)名称は、「NEGOTIABLE COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING」とし、流通性のある複合運送証券であることを明記した。ただし、第3条で単一運送手段による運送にも本証券が使用可能であることを規定している。「NEGOTIABLE」を付したのは、証券が流通性のあるものであることが一見して分かるようにするためである。小委員会では「NON-NEGOTIABLE」の証券も作成してはどうかとの意見があった。名称に関連して「THROUGH BILL OF LADING」が話題になったが、THROUGH B/L は運送手段が同一の場合の複合運送との感があるとのことであった。

コードネームは、(株)日本海運集会所 (The Japan Shipping Exchange, Inc.)の複合運送証券との意味合で「JSE-CT B/L」とした。

(2) JASTPRO フォーマットと異なる記載欄

(a)荷受人の記載欄は通常「Consignee」とされているが、米国初め海外では「Consignee」欄に荷受人の名前が記入されると非流通証券 (straight B/L) として取り扱われ、裏書による譲渡が不可能となるため、「Consigned to the order of」とし指図式であることを明確にした。

(b)「Final destination (for the Merchant's reference)」欄は、door to doorの複合運送の輸送形態より不要なので削除され、代わりに、貨物の到着予定日・引取り手続き・保管倉庫の場所等の照会先を明示する㊦欄を設けた。

(c)Merchant から物品の価額通告があった場合に備え、通告価額の記載欄として㊦欄を特設、併せて価額の通告がなかった場合、物品の滅失又は損傷に関する運送人の責任は、裏面約款第8条及び第19条により一定額に制限される旨の注意書きを㊦欄に設けた。

(3)署名欄 (㊦欄)

証券の署名者が運送人であることを明確にするために「SIGNATURE as the Carrier」と明記した。

<p>④ JSE-CT B/L (Issued Oct., 1986 by the Documentary Committee of J.S.E.)</p> <p>⑦ Shipper (Shipper's Reference No.)</p> <p>⑧ Consigned to the order of</p> <p>⑨ Notify Party</p> <p>⑩ Place of Receipt      ⑪ Port of Loading</p> <p>⑫ Ocean Vessel      ⑬ Voy No.</p> <p>⑭ Port of Discharge      ⑮ Place of Delivery</p>	<p style="text-align: center;"><b>NEGOTIABLE COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING</b></p> <p style="text-align: right;">③ CT B/L No. <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 100px; height: 20px; vertical-align: middle;"></span></p> <p>⑥ RECEIVED by the Carrier the Goods stated below in apparent good order and condition unless otherwise noted, for transportation from the place of receipt to the place of delivery, subject to the terms and conditions provided for on the face and back hereof. One of the original Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or delivery order. IN WITNESS whereof, the number of original Bills of Lading stated below have been signed, one of which being accomplished, the other(s) to be void.</p> <p>⑯ For delivery of the Goods please apply to:</p>
--	--

⑰ Particulars furnished by Shipper	⑱ Seal No. Marks and Numbers	⑲ No. of Containers or Pkgs	⑳ Kind of Packages; Description of Goods	㉓ Gross Weight	㉔ Measurement
⑳ Total number of Containers or other Packages or Units (in words)					
㉕ Merchant's Declared Value (See Clauses 8 & 19):					
㉖ Note: The Merchant's attention is called to the fact that according to Clauses 8 & 19 of this Bill of Lading the liability of the Carrier is, in most cases, limited in respect of loss of or damage to the Goods.					
㉗ Freight and Charges	㉘ Revenue Tons	㉙ Rate	Per	㉚ Prepaid	㉛ Collect
㉜ Exchange Rate	㉝ Prepaid at	㉞ Payable at	㉟ Place and Date of CT B/L issue		
	㊱ Total prepaid in local currency	㊲ No. of original CT B/L	㊳ SIGNATURE as the Carrier		
㊴ Date	㊵ LADEN ON BOARD THE OCEAN VESSEL				
	㊶ By				
㊷ An enlarged copy of back clauses is available from the Carrier upon request.					

これにより、「1983年荷為替信用状に関する統一規則および慣例」(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits 1983 Revision, 以下「信用状統一規則」という)第25条d項「…銀行は、フレイト・フォワードерによって発行された運送書類を拒絶する。ただし、その書類が…運送人として…行動するフレイト・フォワードerによって発行されたことを示している場合は、このかぎりではない。」にも対応することになる。

## 5. 記載欄訳

①流通, ②複合運送証券, ③証券番号, ④コード JSE-CTB/L, ⑤1986.10(社)日本海運集会所書式制定委員会発行

⑥下記の物品は、特別の記載がない限り、外観上良好な状態であり、本証券面及び裏面の規定に従い、受取り地より引渡し地への運送に対し運送人により受け取られた。

物品の引渡し又は荷渡し指図書(指図書)の交付を受けるに当たっては、正しく裏書された本証券原本のうちの1通を提出しなければならない。

証拠として、下記に記載の通数の本証券原本に署名がなされたが、同通数のうちの1通が提出されたときは、他は無効となる。⑦荷送人, ⑧指図人, ⑨通知先, ⑩受取地, ⑪船積地, ⑫船名, ⑬航海番号, ⑭荷揚港, ⑮引渡地, ⑯物品の引取り照会先, ⑰荷送人の通告による貨物明細, ⑱コンテナ番号, ⑲シール番号, 記号及び番号, ⑳コンテナ又は梱包数, ㉑梱包の種類: 物品の明細, ㉒総重量, ㉓容積, ㉔コンテナその他の梱包又は単位総数(文字で記載のこと), ㉕商人の通告価額(第8条及び第19条参照), ㉖注意: 運送人の責任は、本証券第8条及び第19条により、ほとんどの場合、物品の滅失又は損傷につき制限されることにつき、Merchant に注意します。㉗運賃及び諸費用, ㉘運賃トン, ㉙運賃率, ㉚前払運賃, ㉛後払運賃, ㉜換算率, ㉝前払運賃支払地, ㉞当地通貨換算による前払運賃合計額, ㉟後払運賃支払地, ㊱本証券原本発行通数, ㊲発行地及び日付, ㊳上記船舶に船積み, ㊴日付, ㊵署名, ㊶運送人としての署名, ㊷裏面条項の拡大版が入用の場合、運送人に御請求下さい。

昭和59年4月9日に行われた当所海事法セミナー、講師小川洋一弁護士、「改正船主責任制限法の実務的解説」の抜刷を一部500円(含送料)で販売致します。ご希望の方は下記までご連絡下さい。

連絡先: ☎ 03-279-1653,4 (書式仲裁部)

6. 裏面約款逐条説明 (和訳は事務局試訳)

(1) 第1条 (定義)

他の書式では、「Container」、「Vessel」などを定義するものもあったが、簡潔な条文とするの方針に基づき、「Carrier」、「Merchant」、「Goods」のみの定義とした。「Goods」には、運送人以外の者が提供するコンテナをも含むことを明示した。

**1. Definitions**

"Carrier" means the party on whose behalf this Bill of Lading has been signed.

"Merchant" includes the shipper, consignor, consignee, owner and receiver of the Goods and the holder of this Bill of Lading.

"Goods" means the cargo described on the face of this Bill of Lading and includes any container not supplied by the Carrier.

(和訳) 1. 定義

「運送人」とは、その者のために本証券が署名された者をいう。

「商人」とは、荷送人、出荷人、荷受人、物品の所有者及び受取人並びに本証券の所持人をいう。

「物品」とは、本証券の券面に記載された貨物をいい、運送人が提供したものではないコンテナも含む。

(2) 第2条 (流通性)

本証券が流通証券であり、裏書によって譲渡可能なものであり、物品の権原証券であることを明示した。

**2. Negotiability**

(1) This Bill of Lading shall be deemed to be negotiable, unless marked "non-negotiable".

(2) By accepting this Bill of Lading, the Merchant and its transferees agree with the Carrier that, unless it is marked "non-negotiable", it shall be deemed to constitute the title to the Goods and the holder, by endorsement of this Bill of Lading, shall be entitled to receive or to transfer the Goods herein mentioned.

(和訳) 2. 流通性

(1) 本証券は、「非流通」と記載されていない限り、流通させることのできるものとみなす。

(2) 本証券を受け取ることにより、商人及び証券の譲受人は、本証券面に「非流通」の記載がない限り、本証券は物品の権限とみなされ、本証券の裏書により、所持人は本証券に記載された物品を受け取り又は譲渡する権利を有することを運送人に同意する。

(3) 第3条 (単一運送手段による運送への適用)

本証券がport to port のコンテナ運送のような単一運送手段による運送にも使用できるようにした。

**3. Applicability**

Notwithstanding the heading "Combined Transport Bill of Lading", the provisions set out and referred to in this Bill of Lading shall also apply when the transport is performed by one mode of transport.

(和訳) 3. 単一運送手段による運送への適用

標題に「複合運送証券」とあるが、本証券に規定又は引用された規定は、運送が単一運送手段で履行される場合にも適用される。

(4) 第4条 (法及び仲裁)

準拠法は日本法とし、本証券に関する紛争は日本海運集会所海事仲裁委員会 (TOMAC) による仲裁により解決するものとした。紛争解決手段を仲裁としたのは、当所が仲裁機関であること、複合運送には関係当事者が多く、またその関係者が多数の国にまたがると思われるので、仲裁が便宜であると考えられたからである。ただし、本条の効力は、通常のB/Lにみられる裁判管轄約款と同じく、他国の裁

判所，法制が本条をいかに扱うかにかかっており，確定的ではない。

#### 4. Law and Arbitration

The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading shall be governed by Japanese law. Any dispute arising from this Bill of Lading shall be referred to arbitration in Tokyo by Tokyo Maritime Arbitration Commission(TOMAC) of The Japan Shipping Exchange, Inc. in accordance with the Rules of TOMAC and any amendment thereto, and the award given by the arbitrators shall be final and binding on both parties.

#### (和 訳) 4. 法及び仲裁

本証券により証明される若しくは本証券にある契約は，日本法による。

本証券より生じる一切の紛争は，(社)日本海運集会所東京海事仲裁委員会 (TOMAC) の，規則に従いTOMACによる東京での仲裁に付託されるものとする。仲裁人により下された仲裁判断は最終のもので両当事者を拘束する。

#### (5) 第5条 (運送の方法及び経路)

運送方法，経路及び物品の取扱いなどに対し，運送人にその自由を与えるものであるが，一般の離路約款に比べ，複合運送契約の性質を考え，すなわち運送人が実際運送人ではないことがほとんどであることを考慮し，簡潔な規定となっている。

#### 5. Method and Route of Transportation

(1) The Carrier reserves to himself a reasonable liberty as to the means, route and procedure to be followed in the handling, storage and transportation of the Goods.

(2) The Goods may be stowed by the Carrier in containers or similar articles of transport used to consolidate goods.

#### (和 訳) 5. 運送の方法及び経路

(1) 運送人は，物品の取扱い，保管及び運送につき取るべき方法，ルート及び処置に関し相当の自由を留保する。

(2) 運送人は，コンテナ又は同様の物品を統合するために使用される運搬用具に物品を積み付けることができる。

#### (6) 第6条 (契約の履行に影響する障害等)

いわゆるアバンドン・クローズであるが，本条も第5条と同じく，従来のクローズに比し簡略化され，運送人は，不測の事態が生じ，又はそれが予測されるときは，(i)契約の履行を終了させ，運送人の便宜の地でMerchant に物品を委ねるか，(ii)Merchant が指定する地で物品を引き渡すかの選択権を有する旨を規定。

このような場合，運送人は運賃及び諸料金の全額を受け取ることができる旨を規定するとともに，その他契約の履行を終了した地より実際に貨物を引渡した地までの運賃，引渡し地での保管費用などが生じた場合は，Merchant が支払う旨を明定した。

#### 6. Hindrances, etc. Affecting Performance

If at any time the performance of the contract as evidenced by this Bill of Lading is or is likely to be affected by any hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind, the Carrier (whether or not the transport is commenced) may elect

(i) to treat the performance of this contract as terminated and place the Goods at the Merchant's disposal at any place which the Carrier deems safe and convenient, whereupon the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease: or

(ii) to deliver the Goods at the place designated for delivery.

In any event the Carrier shall be entitled to full freight and charges on the Goods received for transportation, and the Merchant shall pay any additional costs of carriage to and delivery and storage at such place as abovementioned.

#### (和 訳) 6. 契約の履行に影響する障害等

いついかなるときにも，本証券によって証される契約の履行が，障害，危険，遅延，困難その他いかなる種類の不都合により影響を受け又は影響を受けそうなきには，(運送が開始されていると否を問わず) 運送人は，

(i) 本契約の履行を終了したものとして，運送人が安全かつ便宜と考える地で物品を商人の処置に委ね

るものとし、そのような物品に関する運送人の責任はその時をもって、終了するものとする、又は (ii) 引渡しのために指定された地で物品を引き渡す、かのいずれかを選択することができる。

いずれの場合においても、運送人は、運送のために受け取った物品に関する運賃及び料金の全額を受け取る権利を有し、及び商人は、そのような地への追加運賃及びそのような地での保管及び引渡し費用を支払う。

**(7) 第7条 (運送人、その使用人等の防禦及び責任制限)**

第1項は、物品の滅失・損傷その他に関する訴訟が不法行為に基づくものであっても、本証券に規定する運送人の防禦及び責任制限が適用される旨を規定する。

第2項は、いわゆるヒマラヤクローズで、訴訟が運送人の使用人等本証券に基づく運送に関係する人に対し提起された場合に、運送人に適用される防禦及び責任制限が適用される旨を規定した。

第3項は、運送人、その使用人、代理人等の負う損害賠償額の総額は、本証券に規定する責任制限額を超えない旨を規定した。

**7. Defences and Limits for Carrier, Servants, etc.**

(1) The defences and limits of liability provided for in this Bill of Lading shall apply in any action against the Carrier for loss of or damage to the Goods or delay in delivery, whether the action be founded in contract or in tort.

(2) If an action is brought against a servant, agent or independent contractor of the Carrier, such person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the Carrier is entitled to invoke under this Bill of Lading.

(3) The aggregate of the amounts recoverable from the Carrier and his servants, agents or independent contractors shall in no case exceed the limits provided for in this Bill of Lading.

**(和 訳) 7. 運送人、使用人等に対する防禦及び責任制限**

(1) 本証券に規定された防禦及び責任制限は、物品の滅失若しくは損傷又は引渡しの遅延に対し運送人に対するいかなる訴訟にも、たとえ訴訟が契約に基づく場合であると、不法行為に基づく場合であるとを問わず、適用される。

(2) 訴訟が運送人の使用人、代理人又は独立請負人に対し提起されるときは、同人は、運送人が本証券により行使することのできる防禦及び責任制限を利用することができる。

(3) 運送人及びその使用人、代理人又は独立請負人から賠償を得ることのできる総額は、いかなる場合にも、本証券に規定された制限額を超えない。

**(8) 第8条 (運送人の責任)**

運送人の責任は、いわゆる修正ネットワーク方式とした。すなわち、責任については2項に分け、第1項は、物品の受取りから引渡しまでの間に損害が生じた場合に、その損害の原因が免責事由以外の事由により生じたものである場合には、運送人は責任を負うものとするが、その責任は、滅失・損傷した物品の総重量のキロ当たり米価2ドルを限度とした。

第2項は、第1項の規定にかかわらず、損害が海上運送区間で発生した場合には、国際海上物品運送法、航空運送区間の場合には、ワルソー国際条約、その他の区間の場合には、その区間で強行的に適用される法律により責任が決定され、そのような法律がないときは、一般原則の第1項により決定されることになる。

損害賠償額の計算は、Merchant より物品の価額の通告がない限り、物品の送り状価額、運賃及び保険料によることとした。(第3項)

**8. Liability for Loss or Damage**

(1)(i) The Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods occurring between the place of receipt and the place of delivery, unless such loss or damage was caused by:

(a) an act or omission of the Merchant or person other than the Carrier acting on behalf of the Merchant or from whom the Carrier took the Goods in charge; or

- (b) compliance with the instructions of the person entitled to give them; or
- (c) the lack of or insufficiency of or defective condition of packing ; or
- (d) handling, loading, stowage or unloading of the Goods done by or on behalf of the Merchant; or
- (e) inherent vice or nature of the Goods; or
- (f) insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the Goods, coverings or containers; or
- (g) strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general; or
- (h) any cause or event which the Carrier could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence.

(ii) When the Carrier establishes that in the circumstances of the case, the causes or events specified in (c) to (g) of the preceding sub-paragraph could attribute to the loss or damage, it shall be presumed that it was so caused. The Merchant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused either wholly or partly by such causes or events.

(iii) When the Carrier is liable under this paragraph, compensation by the Carrier shall not exceed US\$2 per kilo of gross weight of the Goods lost or damaged, provided that higher compensation may be claimed if the value for the Goods has been declared by the Merchant and has been stated in this Bill of Lading.

(2) Notwithstanding anything provided for in the preceding paragraph:

(i) if it is proved that loss of or damage to the Goods occurred during transport by sea or inland waterways, the liability of the Carrier for such loss or damage shall be determined by the provisions of the International Carriage of Goods by Sea Act of Japan, 1957(Hague Rules Legislation); or

(ii) if it is proved that loss of or damage to the Goods occurred during transport by air, the liability of the Carrier for such loss or damage shall be determined by the provisions of the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw, October 12th, 1929, as amended by the Hague Protocol, 1955; or

(iii) if it is proved that loss of or damage to the Goods occurred during any particular stage of transport other than by sea, inland waterways or air, the liability of the Carrier for such loss or damage shall be determined by the provisions of the law, if any, which would be mandatorily applicable if a contract for such particular stage of transport had been made under the laws of the country where such loss or damage occurred, and if there are no such provisions of the law as above mentioned, paragraph (1) of this Clause shall apply.

(3) When the Carrier is liable under this Clause, compensation by the Carrier shall be calculated by reference to the Merchant's net invoice value of the Goods plus freight and insurance premium if paid, unless the value for the Goods has been declared by the Merchant and has been stated in this Bill of Lading.

(和 訳) 8. 滅失又は損傷に対する責任

(1) (i) 運送人は、受取り地より引渡し地の間に生じた物品の滅失又は損傷につき責任を負う。ただし、そのような滅失又は損傷が以下の事由で生じたときは、運送人は責任を負わない。

- a) 商人、運送人以外の商人のために行為する者、又は運送人に物品を委託した者の作為又は不作為。
- b) 指図権を有する者の指図に指った結果。
- c) 無梱包、梱包の不十分又は欠陥。
- d) 商人により又は商人のためになされた物品の取扱い、船積み、積付け又は荷揚げ。
- e) 物品の固有の欠陥又は性質。
- f) 物品、包装又はコンテナ上の荷印又は番号の不十分又は不適切。
- g) 事由のいかん及び、部分的であると全体的であるとを問わず、ストライキ、ロックアウト又は労働力の停止若しくは抑制。
- h) 運送人が回避することのできない事由又は出来事及び運送人が相当の注意を尽しても防ぐことのできないそのような結果。

(ii) 運送人が事案の情況より、前号(c)ないし(g)に規定された事由又は出来事が、滅失又は損傷の原因であることを立証したときは、滅失又は損傷はそれが原因で生じたものとみなされる。ただし、商人は、滅失又は損傷の全て又は一部が実際にはそのような事由又は出来事により生じたものではないことを立証する権利を有する。

(iii) 運送人が本項により責任を負う場合、運送人による補償は、滅失又は損傷した物品の総重量のキロ当たり米貨2ドルを超えないものとする。ただし、物品の価額が商人により通告され、これが本証券に記載されたときは、上記を超える額の補償を請求することができる。

(2) 前項の規定にかかわらず、

(i) 物品の滅失又は損傷が海上又は内水路での運送中に生じたことが証明されたときは、そのような滅



失又は損傷に対しての運送人の責任は、1957年国際海上物品運送法（ヘーグ規則日本国内法）の規定により決定される。又は

(ii) 物品の滅失又は損傷が航空運送中に生じたことが証明されたときは、そのような滅失又は損傷に対する運送人の責任は、1929年10月12日ワルソーで署名され、1955年ヘーグ議定書により改定された国際航空運送に関するある規則の統一のための条件の規定により決定された。

(iii) 物品の滅失又は損傷が、海上、内水路又は航空以外の特定の輸送段階で生じたことが証明されたときは、そのような滅失又は損傷に対する運送人の責任は、そのような滅失又は損傷が生じた国の法の下で、その特定の輸送段階に対する契約が作成されたときに、強制的に適用される法があるときは、その法の規定により決定される。そのような法の規定がないときは、本条第(1)項が適用される。

(3) 運送人が本条により責任を負うときの運送人による賠償は、物品の純インボイス価格に運賃、料金及び支払った保険料を加えた額を基にして計算される。ただし、物品の価額が商人により通告され本証券に記載されたときは、この限りでない。

**(9) 第9条（遅延、間接損害）**

運送人は、遅延及び間接損害について責任を負わないものとした。到着時間は担保事項ではない。

**9. Delay, Consequential Loss**

In no event shall the Carrier be liable for delay in delivery, any loss of profit or consequential loss or damage. Arrival times are not guaranteed by the Carrier.

**(和 訳) 9. 遅延、間接損害**

いかなる場合にも、運送人は、引渡し遅延、利益の喪失又は間接的な損失若しくは損害に対し責任を負わない。到着時間は、運送人により担保されたものではない。

**(10) 第10条（損害の通知及び時効）**

損害の通知は、損害が明らかなきときは、貨物を引き取る前、損害が不明なきときは、引取り後日曜日、休日を含む7日以内とした。損害が不明なきときの通知の期日に付いては、6日以内とするB/Lもあったが、大方のB/Lは7日としている。時効の期間は、国際海上物品運送法第14条に倣い、1年としてはどうかとの意見もあったが、証券発行人の立場からすると、Merchantより1年目間近に請求を受けると、実際運送人への請求が時効により不可能となるケースがあるため、9カ月以内に仲裁を申し立てないときは、運送人は免責されるとした。

**10. Notice of Loss and Time Bar**

(1) Unless notice of loss of or damage to the Goods, indicating the general nature of such loss or damage, shall be given in writing to the Carrier or to his representative at the place of delivery before or at the time of removal of the Goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under this Bill of Lading or, if the loss or damage is not apparent, within seven consecutive days thereafter, such removal shall be *prima facie* evidence of the delivery by the Carrier of the Goods as described in this Bill of Lading.

(2) In any event the Carrier shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless arbitration is filed pursuant to Clause 4 within nine months after delivery of the Goods or the date when the Goods should have been delivered.

**(和 訳) 10. 損害の通知及び時効**

(1) 物品の滅失・損傷の通知が、物品の滅失又は損傷の一般的な性質を示した書面により、物品が本証券の下で引き渡しを受ける権利を有する者の手に移される前に、運送人又は引渡しの地における運送人の代表者になされないと、又は滅失又は損傷が明らかでない場合は、物品の移動後7連続日以内になされないと、そのような移動は、本証券に記載されたとおりの物品が運送人より引き渡されたことの一応の証拠である。

(2) 運送人は、物品の滅失又は損傷につき、物品の引渡し後又は物品が引き渡されるべき日後9か月以内に第4条に基づく仲裁が申し立てられないときは、一切の責任を免れる。

**(11) 第11条（引渡し）**

荷主が物品を受け取らない場合の処置規定である。引取り手のない物品は当然倉庫で保管されようが、運送人の責任は物品が倉庫に保管されたときをもって終了するものとし、倉庫での保管費用などはMer-

chant の負担とした。第2項は、物品が保存のきくものではない場合の処置規定で、運送人の裁量で売却等を行える旨を規定した。

#### 11. Delivery

(1) If delivery of the Goods is not taken by the Merchant within a reasonable time after the Carrier has called upon the Merchant to take delivery thereof, the Carrier shall be at liberty to store the Goods, whereupon the liability of the Carrier in respect of the Goods shall wholly cease and the costs of such storage shall forthwith upon demand be paid by the Merchant to the Carrier.

(2) If the Goods are unclaimed during a reasonable time or whenever, in the Carrier's option, the Goods will become deteriorated, decayed or worthless, the Carrier may, at his discretion and subject to his lien and without any responsibility attaching to him, sell, abandon or otherwise dispose of such Goods solely at the risk and expense of the Merchant.

#### (和訳) 11. 引渡し

(1) 運送人が商人に物品の受取りを要求した後合理的な期間内に、物品が商人により受け取られないときは、運送人は物品を倉庫で保管することができる。物品に関する運送人の責任は、その時点で完全に終了するものとし、その倉庫費用は請求があり次第直ちに商人より運送人に支払われる。

(2) 物品が合理的な期間内に受け取られないとき、又は運送人の考えで商品が損壊、腐敗又は無価値となると思われるようなときは、運送人はいつでも自己の判断で、その留置権を条件に、専ら商人の危険と費用で、運送人に何らの責任も付着されることなく、その物品を売却し、放棄し又はその他の処分をすることができる。

#### (12) 第12条 (引渡しができない場合)

物品が引き渡されるべき日より90日以内に物品が引き渡されないときは、物品は滅失したものとして処理することとした。複合運送の処理手続よりすると、90日は短かすぎるのではないかとの意見もあった。

#### 12. Failure of Delivery

Failure to effect delivery within 90 days after the time it would be reasonable to allow for completion of the combined transport operation shall give to the party entitled to receive delivery, the right to treat the Goods as lost.

#### (和訳) 12. 引渡しができない場合

複合運送作業の完了と合理的に認められる時より90日以内に物品の引渡しが行われなるときは、引き渡しを受ける権利を有する者は、物品が滅失したものとして処理する権利を有する。

#### (13) 第13条 (物品の明細)

いわゆる不知約款である。内容は簡略化した。B/L の記載数をもって運送人の受け取った貨物数の一応の証拠とした。その他の記載内容は運送人不知とし、荷送人はこれらの内容が正確であることを担保したものとし、内容の不正確によって運送人が損害等を負ったときは、荷送人は運送人に補償するとした。

#### 13. Description of Goods

(1) This Bill of Lading shall be *prima facie* evidence of the receipt by the Carrier of the total number of containers or other packages or units enumerated overleaf. Proof to the contrary shall not be admissible when this Bill of Lading has been transferred to a third party acting in good faith.

(2) No representation is made by the Carrier as to the weight, contents, measure, quantity, quality, description, condition, marks, numbers or value of the Goods and the Carrier shall be under no responsibility whatsoever in respect of such description or particulars.

(3) The shipper warrants to the Carrier that the particulars relating to the Goods as set out overleaf have been checked by the shipper on receipt of this Bill of Lading and that such particulars and any other particulars furnished by or on behalf of the shipper are correct.

(4) The shipper shall indemnify the Carrier against all loss, damage or expenses arising or resulting from inaccuracies in or inadequacy of such particulars.

#### (和訳) 13. 物品の明細

(1) 本証券は、券面に記載されたコンテナその他の梱包又は単位の合計数を運送人が受け取ったことの一応の証拠である。反対の証明は、本証券が善意の第三者に譲渡されたときは許されない。

(2) 物品の重量、内容、容積、数量、品質、明細、状態、荷印、番号又は価額については運送人が表示したものではないので、運送人はそのような表示又は明細につきいかなる責任も負わない。

(3) 荷送人は、物品に関する明細が券面に記載されたとおりであること、及び本証券の受取りに際して荷送人により確認されたこと及びそのような明細若しくは荷送人又は荷送人に代わり提出されたその他の明細が正確であることを運送人に担保する。

(4) 荷送人は、そのような明細の不正確又は不適當により生じる滅失、損傷又は費用の一切につき、運送人に補償する。

**(14) 第14条 (商人が詰めめたコンテナ)**

Merchant自らが詰め込んだコンテナは、事故率が高いとのことでもあり、詳細な規定となった。

第1項は、Merchant がコンテナに中品を詰め込み封印した場合において、生じた中品の損害が、中品をコンテナに詰め込む方法などの不適當 (a号)、中品がコンテナ輸送に不適當 (b号)、コンテナそのものの欠陥 (c号)、に起因したものである場合には、運送人はそのような損害に対し責任を負わない旨を規定した。

第2項は、コンテナの封印が無傷であった場合、コンテナの中品は何ら損害がなかったものとみなし、運送人は中品の状態について一切責任を負わない。

第3項は、運送人が運賃の算定 (第21条2項) などでコンテナの中身を調べることができる旨を規定した。

第4項は、コンテナ以外の貨物を統合する運送用具において運送される場合にも、本規定が適用されると言うものである。

**14. Merchant-packed Containers**

(1) If a container has not been filled, packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Merchant shall indemnify the Carrier against any loss, damage, injury or expense, if such loss, damage, injury or expense has been caused by:

- (a) the manner in which the container has been filled, packed, closed or sealed; or
- (b) the contents being unsuitable for carriage in container; or
- (c) the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or before the time when the container was filled, packed or stowed.

(2) If the container is delivered by the Carrier with seals intact, such delivery shall be deemed to be full and complete performance of the Carrier's obligations hereunder and the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to the contents of the container.

(3) The Carrier has the right to inspect the Goods or package at any time and anywhere without the Merchant's agreement.

(4) The provisions of paragraphs (1) through (3) of this Clause also apply with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have been filled, packed or stowed by the Merchant.

**(和 訳) 14. 商人が詰めめたコンテナ**

(1) コンテナが運送人により満たされ、詰められ、積み付けられたものでないときは、運送人はその中品の滅失又は損傷につき責任を負わない。また商人は、滅失、損傷、負傷又は費用が以下の事由により生じたときは、そのような滅失、損傷、負傷又は費用の一切に対し運送人に賠償する。

(a) コンテナが満たされ、詰められ、閉鎖又は封印された方法

(b) 中品がコンテナでの運送に不適當

(c) コンテナの不適當性又は欠陥ある状態、ただし、コンテナが運送人の提供するもので、かつその不適當又は欠陥ある状態が、コンテナが満たされ、詰められ又は積み付けられるまでに合理的な検査で明らかでないような場合には、その限りではない。

(2) コンテナが封印されたままの状態で運送人より引き渡されたときは、そのような引渡しは、本証券の下での運送人の十分かつ完全な義務の履行とみなされ、運送人はコンテナの中品の滅失又は損傷について責任を負わない。

(3) 運送人は、商人の合意を得ずに、いかなる時にもまたいかなる場所においても、物品又は梱包の検査を行う権利を有する。

(4) 本条第1項ないし第3項の規定は、商人により満たされ、詰められ又は積み付けられたトレーラー、

可動式タンク、フラット及びパレットについても適用される。

**(15) 第15条 (甲板積み貨物)**

運送形態上コンテナ貨物の一部は、甲板積みとならざるを得ず、何れのコンテナが甲板積みとなるかも不明である。よって、第1項で甲板積みの一般的裁量権を明示した。これは、次の信用状統一規則第23条(b)項にも対応するものである。

(b)if the combined transport includes transport by sea the document will be accepted although it does not indicate that the goods are on board a named vessel, and although it contains a provision that the goods, if packed in a Container, may be carried on deck, provided it does not specifically state that they are loaded on deck.

第2項は、物品が甲板積みとなる場合であっても、本証券に都度「甲板積み」との記載はしない旨及びそのような甲板積みの物品についても国際海上物品運送法が適用になる旨の規定である。

第3項は、あらかじめMerchantとの合意の下に甲板積みが予定され、かつ券面に甲板積みである旨が特記された場合は、運送人は甲板積みの物品の損害については免責される旨を規定した。

**15. Deck Cargo**

(1) The Carrier is entitled to carry the Goods in containers under or on deck of the vessel.

(2) When the Goods are carried on deck, the Carrier shall not be required specially to note, mark or stamp any statement of "on deck stowage" on the face hereof. The Goods so carried shall be subject to the International Carriage of Goods by Sea Act of Japan, 1957, and shall be deemed to be carried under deck for all purposes including general average.

(3) The Carrier shall not be liable in any capacity whatsoever for any delay or loss of or damage to the Goods which are carried on deck and specially stated herein to be so carried, whether or not caused by the Carrier's negligence or the vessel's unseaworthiness.

**(和 訳) 15. 甲板積み貨物**

(1) 運送人は、コンテナに詰め込まれた物品を船舶の甲板下又は甲板上で運送する権利を有する。

(2) 物品が甲板上で運送される場合、運送人は、本証券面に「甲板積み」との記載を特別に注記し、印し又はスタンプすることを要求されない。そのように運送された物品は、1957年国際海上物品運送法に準拠するものとし、共同海損を含めいかなる場合にも、甲板下で運送されたものとみなされる。

(3) 運送人は、甲板上で運送され、特に本条においてそのように運送されると記載された物品の不着、誤渡し、遅延又は滅失若しくは損傷に対し、運送人の過失又は船舶の不堪航に原因があると否かを問わず、いかなる程度においても責任を負わない。

**(16) 第16条 (生動物及び植物)**

不要とする意見もあったが、念のため設置した。

**16. Livestock and Plants**

Livestock and plants are carried without responsibility on the part of the Carrier for any accident, injury, illness, death, loss or damage arising at any time whether caused by negligence or any other cause whatsoever.

**(和 訳) 16. 生動物及び植物**

生動物及び植物は、いかなる事故、傷害、病気、死亡、滅失又は損傷に対しても、それらがいかなる時に生じる場合であっても、また不堪航又は過失その他いかなる事由により生じる場合であっても、運送人の側にいかなる責任も負うことなく運送される。

**(17) 第17条 (危険物、禁制品)**

第1項、2項及び3項が危険物に関する規定で、第4項が禁制品に関する規定である。

第1項は、Merchantが危険物の運送に関する国際条約、法律の規定に従う旨、及び運送人に当該物品を引き渡す際に、運送人に危険物の通知をしなければならない旨を規定した。

第2項は、Merchantが、物品が危険物である旨の通知を怠った場合で、物品が人体等に危険になったときには、同物品を船外に投棄する等の処置を取ることができる旨、またMerchantはそのような処

置、又は危険物が与えた損害に対し責任を負う旨の規定である。

第3項は、運送人が危険物であることを知っていた物品が、運送中危険となった場合の処置に関する規定である。

第4項は、物品が禁制品であることが判明した場合、運送人が取り得る処置を規定した。

**17. Dangerous Goods, Contraband**

- (1) The Merchant shall comply with rules which are mandatory according to the national law or by reason of international Convention, relating to the carriage of goods of dangerous nature, and shall in any case before such Goods are taken in charge by the Carrier inform the Carrier in writing of the name, label and classification of such Goods as well as the exact nature of the danger and indicate to him the precautions to be taken.
- (2) If the Merchant fails to provide such information and at any time, the Goods are deemed to be a hazard to life or property, such Goods may at any place be thrown overboard, unloaded, destroyed or rendered harmless, as circumstances may require, without compensation, and the Merchant shall be liable for all loss, damage, delay or expenses arising out of their being taken in charge or their carriage, or of any service incidental thereto.
- (3) If the Goods shipped with the knowledge of the Carrier as to their dangerous nature are deemed to be a hazard to life or property, they may in like manner be thrown overboard, landed at any place, destroyed or rendered innocuous by the Carrier without liability on the part of the Carrier except as to general average, if any.
- (4) Whenever the Goods are found to be contraband or prohibited by any laws or regulations of the port of loading, discharge or call or any place or waters during the carriage the Carrier shall be entitled to have such Goods thrown overboard, discharged or otherwise disposed of at the Carrier's discretion without compensation and the Merchant shall be liable for and indemnify the Carrier against loss of any kind, and any expenses arising out of such shipment.

**(和 訳) 17. 危険品、禁制品**

- (1) 商人は、危険な性質を有する物品の運送につき内国法又は国際条約により強行される法律に従うものとし、またいかなる場合にもそのような物品が運送人により保管される前に、書面でそのような物品の名称、標式及び分類並びに正確な危険な性質を運送人に通知し、運送人取るべき予防措置を示す。
- (2) 商人がそのような情報の提供を怠ったとき及び物品が人命又は他の物に危険であるとみなされるときはいつでも、そのような物品は、いかなる地にも、船外に投棄、荷揚げ、破壊又は危険のないようにその場で必要とされる処置で、無償にて行うことができる。商人は、物品の保管、運送又は物品に伴う一切の業務より生じる全ての滅失、損傷、遅延又は費用につき責任を負う。
- (3) 運送人が物品の危険な性質を知って船積みされた物品が、人命又は財貨に危険であるとみなされるときは、同物品は、同様に運送人により船外に投棄され、いかなる地にも荷揚げされ、破壊され、無害にされる。ただし、運送人側は、共同海損を除きこれらにつき責任を負わない。
- (4) 物品が船積港、荷揚港又は運送中の寄航港又はいかなる地又は水路の法律又は規則により禁制品であるか又は禁止されていることが判明したときは、運送人はいつでも、その裁量で補償することなくそのような物品を船外に投棄し、荷揚げし又はその他の処置を取ることができる。商人は、そのような積み荷から生じる一切の損失及び費用を賠償する。

**(18) 第18条 (冷凍貨物)**

第1項は、冷凍が必要な物品は、事前に冷凍が必要である旨及び、必要な冷凍温度の範囲を運送人に通知する義務をMerchant に課した。更に、冷凍コンテナで搬入する場合には、コンテナへの積付け及び温度調節の設定が適切に行われていることをMerchant が担保したものとすることを規定する。

第2項は、運送人が運送を開始する前に、冷凍コンテナ、設備、機器類等を稼働状態にするために相当の注意を尽くしたにもかかわらず、コンテナの冷凍装置などの隠れた欠陥、不調等により物品に損害が生じたときは、運送人は免責とする規定である。

**18. Refrigerated Goods**

- (1) The Merchant undertakes not to tender for transportation the Goods which require refrigeration without previously giving written notice of their nature and particular temperature range to be maintained and in the case of refrigerated container packed by the Merchant further undertakes that the Goods have been properly stowed in the container and that its thermostatic controls have been adequately set by him before receipt of the Goods by the Carrier.
- If the above requirements are not complied with, the Carrier shall not be liable for any loss of or

damage to the Goods howsoever arising.

(2) The Carrier shall not be liable for any loss of or damage to the Goods arising from latent defects, derangement, breakdown, stoppage of the refrigerating machinery, plant, insulation and/or any apparatus of the container, vessel, conveyance and any other facilities, provided that the Carrier shall before or at the beginning of the transport have exercised due diligence to maintain such equipment in an efficient state.

**(和 訳) 18. 冷凍貨物**

(1) 商人は、冷凍を必要とする物品の性質及び維持されるべき特定の温度範囲を事前に書面で通知しない限り、そのような物品を運送に提供しないことを保証し、更に、商人により詰め込まれた冷凍コンテナは、物品が適切にコンテナに積み付けられていることを保証し、運送人がその物品を受け取る前にその自動温度調整装置が適切に設定されていることを保証する。

上記の要求が満たされないときは、運送人はいかなる形で生じる物品の滅失又は損傷に対しても責任を負わない。

(2) 運送人は、コンテナ、船舶、車輛及びその他一切の機関の冷凍機器、設備、絶縁材及び/又は装置の隠れた欠陥、不調、故障、停止により生じる一切の滅失又は損傷について責任を負わない。ただし、運送人は、運送の開始前にそのような機器装置等を、稼働な状態に保持するために相当の注意を尽さなを負わない。

**(19) 第19条 (高価品)**

通常の高価品に関する規定で、事前に高価品であることの通告とその旨がB/L に記載され、またそれに応じた運賃が前払されていない限り、運送人は免責される。(表面記載欄㊸及び㊹参照)

**19. Valuable Goods**

The Carrier shall not be liable for any loss of or damage to or in connection with platinum, gold, silver, jewellery, precious stones, precious metals, radioisotopes, precious chemicals, bullion, specie, currency, negotiable instruments, securities, writings, documents, pictures, embroideries, works of art, curios, heirlooms, collections of every nature or any other valuable goods whatsoever including goods having particular value only for the Merchant, unless the true nature and value of the Goods have been declared in writing by the Merchant before receipt of the Goods by the Carrier, and the same is inserted in this Bill of Lading and ad valorem freight has been prepaid thereon.

**(和 訳) 19. 高価品**

運送人は、プラチナ、金、銀、宝石類、貴石、貴金属、放射性同位元素、稀地球類化学品、金銀塊、貨幣、紙幣、流通証券、有価証券、証書、書類、絵画、刺しゅう品、芸術品、美術品、家宝、あらゆる種類の収集品その他商人にとって特別な価値を有する物品を含む高価品の滅失若しくは損傷又はこれらに関する損害に対して、物品の真実の性質及び価額が、運送人が物品を受け取る前に、商人より書面で通告され、これが本証券に記載され、これに基づき従価運賃が前払されていない限り、一切責任を負わない。

**(20) 第20条 (重量物)**

通常重量物に関する規定であるが、1個又は1梱包当り1メトリックトンを超える物品を重量物とした。

**20. Heavy Lift**

(1) The weight of a single piece or package exceeding 1 metric ton gross must be declared by the Merchant in writing before receipt by the Carrier.

(2) In case of the Merchant's failure in the above declaration, the Carrier shall not be responsible for any loss of or damage to or in connection with the Goods, and at the same time the Merchant shall be liable for loss of or damage to any property or for personal injury arising as a result of the Merchant's said failure and shall indemnify the Carrier against loss or liability of any kind suffered or incurred by the Carrier as a result of such failure.

**(和 訳) 20. 重量物**

(1) 総重量が1メトリックトンを超える1個品又は1梱包の重量は、運送人による受取り前に、商人より書面で通告されなければならない。

(2) 商人が上記通告を怠ったときは、運送人は、同物品の滅失若しくは損傷又はこれに関する損害につき一切責任を負わない。また商人は、同人の上記過怠の結果生じる財貨の滅失若しくは損傷又は人身傷

害につき責任を負い、そのような過怠の結果、運送人が被った又は負った一切の種類の損害又は責任に対し運送人を補償するものとする。

**21) 第21条 (運賃及び諸費用)**

第1項は、運賃確定取得約款である。

第2項は、運賃算定のためにコンテナ等を開梱することができる旨を規定。Merchant の通告が実際と異なるときは、損害賠償を請求しうることとし、その賠償額は正しい運賃と請求した運賃との差額の5倍か又は正しい運賃の2倍から、請求した運賃を差し引いた残額のうち、いずれか低い方とした。

第3項は、物品に課されるような税金などは、Merchant の負担とするものである。

第4項は、運賃がコレクトの場合、運賃及び諸費用は荷送人等「Merchant」の定義に含まれる者の連帯責任とする規定である。

**21. Freight and Charges**

(1) Freight and charges shall be deemed fully earned on receipt of the Goods by the Carrier and shall be paid in any event, whether the vessel and/or the Goods be lost or not, or the transport be broken up or frustrated or abandoned at any stage of the entire transit.

(2) For the purpose of verifying the freight basis, the Carrier may at any time open any container or other package or unit in order to ascertain the weight, measurement or value of the Goods. If the particulars furnished by the Merchant are incorrect, it is agreed that a sum equal to either five times the difference between the correct freight and the freight charged or to double the correct freight less the freight charged, whichever sum is the smaller, shall be payable as liquidated damages to the Carrier.

(3) The Merchant shall pay all dues, taxes and charges including consular fees levied on the Goods and all fines and/or losses sustained or incurred by the Carrier in connection with laws and regulations of any government or public authorities in connection with the Goods.

(4) The shipper, consignor, consignee, owner and receiver of the Goods and holder of this Bill of Lading shall be jointly and severally liable to the Carrier for the payment of all freight and charges and for the performance of the obligation of each of them hereunder.

(和訳) **21. 運賃及び諸費用**

(1) 運賃及び料金は、運送人が物品を受け取った時に全額取得されたものとみなされ、いかなる場合においても、船舶及び/又は物品が滅失したと否にかかわらず、又は運送が、全運送のいかなる段階において中絶、履行不能又は任意放棄されたとしても、支払われるものとする。

(2) 運賃計算を正確に行うために、運送人は、いかなる時にもコンテナその他の包装又は装置を開け、物品の重量、容積又は価額を確認することができる。商人の提供した明細が不正確であるときは、正規の運賃と請求運賃との差額の5倍相当額又は正規の運賃の2倍より請求運賃を差し引いた額のいずれか低い額を確定損害賠償金として運送人に支払うことが合意されている。

(3) 商人は、物品に課される一切の賦課金、税金及び領事費用を含む諸料金及びいずれかの政府又は公的機関の法律及び規則に関連して運送人が被った又は負担した物品に関連する罰金及び/又は損害の一切を支払う。

(4) 荷送人、荷受人、物品の所有者及び本証券の所持人は、一切の運賃及び料金の支払並びに本証券の下での同人各々の義務の履行につき運送人に対し連帯して責任を負う。

**22) 第22条 (留置権)**

本証券で支払われることになる額及び共同海損分担金に対し、運送人が物品の上に留置権を有する旨を規定した。

**22. Lien**

The Carrier shall have a lien on the Goods for any amount due under this Bill of Lading and for general average contributions to whomever due and for the cost of recovering the same, and may enforce such lien in any reasonable manner.

(和訳) **22. 留置権**

運送人は、本証券の下で支払われる金員、及び支払先に関係なく支払うことになる共同海損分担金及び同上金員を回収するのに要した費用に対して物品の上に留置権を有する。また運送人は相当とする方法によりその留置権を行使することができる。

23) 第23条 (共同海損)

海上運送区間で共同海損が宣言されることがあり、その場合は、1974年ヨーク・アントワープ規則に従いMerchantが共同海損分担金を負担することがある旨の規定である。

共同海損を宣言する者は、海上運送人であるから、その場合、複合運送人は海上運送人に対しては荷主の立場に立つので、従来の約款に比し大分簡略化した。

**23. General Average**

The Merchant shall admit that general average may be declared during the course of or in respect of the carriage of the Goods by sea and shall in such a case undertake to make, for settlement of the general average, such contribution due from the Goods as is determined in accordance with the York-Antwerp Rules 1974.

(和 訳) 23. 共同海損

商人は、海上での物品運送中又はこれに関して共同海損が宣言されることがあることを認め、そのような場合に、共同海損の精算のために、1974年ヨーク・アントワープ規則に従い決定される、物品から支払われる分担金を提出することを約する。

以上

## 海運集会所書式仲裁関係会議日誌

昭和61年

9月18日(木) 船価鑑定人会

9月19日(金) 仲裁人選任委員会

9月26日(金) 機船S号売買契約紛議仲裁人会

9月27日(土) 仲裁研究会

9月30日(火) 機船S丸船員配乗契約紛議仲裁人会

10月7日(火) 機船P号売買契約紛議仲裁人会

10月8日(水) 海事法セミナー

10月9日(木) 船価鑑定人会

10月14日(火) 第152回海事判例研究会

10月21日(火) 機船S号売買契約紛議仲裁人会

10月27日(月) 船価鑑定人会

10月29日(水) 船価鑑定人会

10月30日(木) 第2回書式制定委員会

機船S号売買契約紛議仲裁人会

10月31日(金) 船価鑑定人会

機船M号定期備船契約紛議仲裁人会

11月4日(火) 機船S号売買契約紛議仲裁人会

11月6日(木) 海事法セミナー

第2回海難救助報酬斡旋委員会

11月8日(土) 仲裁研究会

11月11日(火) 第153回海事判例研究会

11月14日(金) 機船S丸運送契約紛議仲裁人会